



谁将领跑国内电动轿车市场

近期，华为与奇瑞合作的新版智界S7在上海亮相。华为常务董事、消费者BG公司CEO、华为智能汽车解决方案BU董事长余承东信心满满宣布即将开始大规模交付。奇瑞集团董事长尹同跃也亲临现场支持，将智界定为公司首要战略项目，并成立专门事业部。

自现身支持，将智界定为公司首要战略项目，并成立专门事业部。

此前智界S7因产能问题销量未达预期，但在市场压力下不

据了解，此前智界S7因产能问题销量未达预期，但在市场压力下不

到半年即更新产品、价格调整、双方频繁沟通对等，解决了之前的生

产和供应链问题，使智界S7得以顺利交付。

在本次华为鸿蒙生态春季沟通会上，余承东表现得颇为克制。

当被起哄“遥遥领先”时，他并未接茬。只是在谈及智界S7的鸿蒙

座舱时，对车内为何要装手机支架表示困惑。此后，小米CEO雷军

在社交平台回应，并引发网友热议。此次发布的智界S7对小米

SU7构成了不小的竞争压力，两款车在尺寸上相似，智能化和生态

方面也各有优势。这意味着，智能手机和智能生态领域的老对手华

为和小米，如今在智能汽车领域也将展开激烈竞争。

A 余承东尹同跃台力挺



实际上，这是智界S7“二次上市”。去年11月28日，华为与奇瑞合作打造的首款智选车—智界S7就在深圳举行了上市发布会，智界S7首次上市在短时间内就获得2万张大定订单。但由于工厂搬迁、供应短缺等原因，以及奇瑞和华为合作摩擦等问题，导致智界S7出现延迟交付的问题，面临前所未有的信任危机。智界S7连续4个月销量没有过千。

本次换新，华为与奇瑞都十分重视，给出了十足的诚意。余承东重点介绍了与奇瑞汽车合作的智界S7。新车共计5个版本，售价区间与此前发布的相同，但有几款车型售价更加便宜，配置也有提升。与去年11月28日正式上市时公布的售价相比，Max等系列车型价格下调约2万元。入门款Pro电池容量增至82kWh，续航里程提升至705km，新增旗舰版车型Ultra搭载100kWh大容量电池，优于Max RS的82kWh。

对于老车主，华为也给出了价值3000元的MagLink平板电脑套装，以及1万元的现金红包。对于智界S7延迟交付的问题，尹同跃则表示：“奇瑞完全可以保障智界S7的大规模交付，可以实现一分钟生产一辆

车、一分钟下线一辆车的水平，请大家放心下单。”

提到同华为的合作过程，尹同跃说：“强强联合才是正道，智界是奇瑞最重要的项目，为此智界品牌专门成立了事业部，成立专属的智能制造工业园区，以及专项资源投入保障。”

据悉，奇瑞将智界事业部升级为独立事业部，将独立核算，自主经营，负责全面开展智界品牌产品竞争力开发、业务经营、投资和发展管理等，目前团队人数规模超过2500人。尹同跃还提到，他每天都会和余承东微信交流，每周一次线上交流，每个月一次线下交流。

4月12日，以“科技视界”为主题的2024广汽科技日(GAC TECH DAY 2024)活动在广汽研究院举行。本次科技日聚焦智电前沿技术，推出了国内领先的无图纯视觉智驾系统，以及实现关键技术突破的高安全大容量全固态动力电池，这两项技术均计划于2026年装车搭载。其中，无图纯视觉智驾系统能够在仿真测试中不断迭代优化算法，实现自我完善与进化。这必将掀起业界新一轮的智驾线路的竞争。

A 全固态动力电池要来了

动力电池作为新能源汽车的核心零部件，与续航里程、安全性等关键指标直接相关，动力电池技术的发展也是全球汽车产业电动化转型的技术高地。目前，广汽集团透露，已经初步打通了全固态电池全流程制造工艺，已取得车规级高安全大容量全固态动力电池量产的关键技术突破，具有超高能量密度、超高安全性及大容量全固态电芯三大核心优势，预计于2026年装车搭载昊铂车型。

广汽全固态动力电池采用了高面容量固态正极技术与第三代海绵硅负极片技术(新型纳米硅复合负极)，全固

态正极可达到5mAh/cm²以上的高面容量，进而实现了400Wh/kg以上的能量密度。

相较于目前最先进的液态锂电池，其体积能量密度和质量能量密度提升50%以上，使整车续航里程可超过1000km。

在电芯容量方面，广汽全固态动力电池通过尝试百余种材料方案和工艺方案，成功确立了全固态动力电池的全流程制造工艺，实现了大尺寸多层堆叠全固态电芯的制造，其容量高达30Ah，远超当前行业最高水平(10Ah~15Ah)，为车规级全固态动力电池的应用奠定了基础。

「无图纯视觉」能否异军突起



羊城晚报记者 严锦程

C 纯视觉优势日益明显

早在两年多以前，特斯拉就宣布采用100%纯视觉方案。特斯拉的自动驾驶方案，就是让车模拟人类驾驶的过程：先用视觉识别，再通过大脑神经计算，最后到达身体执行的层面。其宣称，与配备雷达的车相比，采取纯视觉方案的Model 3和Model Y在美国和欧洲保持或提高了主动安全等级，并且在行人自动紧急制动(AEB)干预方面表现更好。

相比之下，因为激光速度快，提供信息丰富，激光雷达是现在大多数自动驾驶系统的第三重保障(第一重是毫米波雷达，第二重是摄像头)。国内新势力无一例外都在激光雷达上不断的加码，几乎有一种要把激光雷达作为行业标配的态势。

在决策和行动方面，通过对动态交通物体的实时跟踪、意图识别和轨迹预测，以及数据驱动与专家规则协同的指挥大脑，系统能够精准预判其他交通参与者的行，作出合理、安全、高效的驾驶决策。此外，在泊车场景中，这套系统也展现出卓越的性能，最小误差可以控制到5cm，能够实现行业最高难度的立交车位、停车位泊车功能。

广汽无图纯视觉智驾系统在视觉识别上具备三大能力，使其在自动驾驶领域中具有显著的优势。首先，极其精准地理解复杂交通道路的能力。无论是匝道、隧道、弯道还是路口、分岔路等复杂场景，这套系统都能准确识别并理解道路的结构。其次，超强的交通信号灯识别能力。这套系统通过深度神经网络，

来我明白了，原来是他们的车导航性能不行。华为可以直接用车机导航，鸿蒙车机导航更好用，不需要手机支架。”而手机支架在小米SU7发布会上被雷军作为亮点重点介绍。

值得注意的是，智界的优

势在于华为领先的智驾能力。纯视觉智驾方案不依赖高精地图和激光雷达，成本低且全国适用。相比之下，小米SU7的城区领航辅助功能还需等待。

然而，智界S7的售价较高，最低配版比小米SU7高出约3.4万元。在高端配置方面，智界S7的Max RS四驱性能

版售价达32.98万元，而小米的四驱Max版本仅需29.99万元，价格差距显著。

随着小米SU7的正式发布，上市27分钟大定突破5万辆，整个车圈见证了小米跨界造车的震撼力。而除了小米SU7之外，智界S7还面临多款车型的竞争，小鹏P7、智己L6、蔚来ET5、极氪001、极氪007，甚至是同月上市的“华为双子星”另一方阿维塔12都是其潜在的竞争对手。中高端纯电轿车市场竞争激烈，智界品牌能否取得成功，还是要看市场的反应。

M9上市三个月累计大定突破7万辆。今年第一季度，问界跻身中国市场豪华品牌销量前五，见证中国汽车豪华品牌新格局。

除了智界S7的消息之外，

此次沟通会还透露了外界关心的问界新M5相关信息。

问界新M5将在本月23日发布，在北京车展展出。

汽车相关人士表示，华

为品牌对汽车销售影响有限，

仅搭载华为智驾或智舱并能保

证大卖。华为门店空间有限，需

展示多种产品，后续车型能否进入

展厅是未知数。华为带动车企战

胜小米，或取决于华为展厅面积。

什么是eVTOL?

eVTOL是英语Electric Vertical Takeoff and Landing的缩写，代表电动垂直起降航空器。相较汽车和直升机，eVTOL具有噪声低、速度快、低运营成本等优势，eVTOL采用电力驱动，单公里运行成本远远低于汽油或航空煤油成本，且更加绿色环保，符合碳中和、碳达峰的航空交通未来趋势。

3月8日，在广州天河区天德广场的珠江河畔，广州低空经济产业发展媒体调研采访活动举行，数架来自低空经济产业头部企业研发制造的eVTOL飞越广州中心商务区。广州空港委市管一级调研员贺同林表示，广州去年就完成了广州低空经济发展的规划，计划到2027年，广州低空经济总规模达到2100亿元，到2035年达到6500亿元，为“再造一个新广州”在低空经济上发力。

4月7日，中国民用航空局西南分局正式向亿航智能颁发EH216-S无人驾驶载人航空器系统生产许可证，这也是全球eVTOL行业首张生产许可证。这是亿航智能EH216-S取得型号合格证、标准适航证之后的又一里程碑。标志着EH216-S率先迈入规模化生产阶段，也为下一步的商业化运营提供重要保障。据了解，亿航智能也是全球首家能够实现自主量产三证齐全eVTOL飞行器的企业。

什么是三证?

根据中国民用航空局(CAAC)发布的《民用航空产品和零部件合格审定规定》，航空器合法投入使用所需的取证主要包括三类，即型号合格证、生产许可证、标准适航证，此外，部分航空器型号在研发阶段可取得特许飞行证。对于民用eVTOL，其取证路径遵循上述流程。

型号合格证是航空器基本的取证要求，是航空器投入商用的基础，通常由民航局颁发给航空器制造商，证明该型号航空器设计满足特定标准。具体来说，根据eVTOL的有人/无人驾驶等差异，将进行不同类别的型号合格审定；生产许可证用于在型号合格证的基础上证明制造商具备重复生产航空器的能力，证明生产制造者的工艺体系、质量管理体系等满足要求，是航空器制造商合法批量生产的基础；标准适航证用于证明该航空器具备投入运营的能力，通常由民航局颁发给航空器所有者或占有者。

具体而言，适航证分为标准适航证以及特殊类适航证，航空器的适航证类别对应于航空器的型号合格审定类别，其中特殊类适航证相比于标准适航证存在一定的使用限制。

应用场景会有哪些?

在低空经济相关的一些比较重要的应用场景中，无人驾驶、载人航空是最有特点，也是最受公众瞩目的。“实现空中出租车的商业化运营，将低空经济带到普通人的面前，在这样的应用场景带动下，从二维交通变为三维交通的巨大规模会显现出来。”亿航智能CEO胡华智强调，eVTOL可以应用在城市空中交通，目前已经旅游观光上有一定的应用范围。

据业内人士介绍，目前也有低空经济企业正致力于在数字端与物理端双端层面，将空中出行与地面出行做出衔接。数字端，即与出行平台实现联动，通过垂直起降的无人载人航空器，将地面出行拓展至低空领域；物理端，即在城市范围内打造交通枢纽，便于实现空中出租车的站点化运营。当然，无论企业以怎样的形式规划部署，最终的目的都是用“升维”的思维解决城市的出行问题。

对于eVTOL的应用场景，业内的共识是，场景开拓的先后顺序是先从偏远地区到人口密集区，从低频次场景到高频次场景，根据风险递进原则逐层推进。亿航智能副总裁贺天星认为，现阶段eVTOL的商业应用将先以低空旅游、城市观光领域为切入场景，而后逐步拓展至应急救援、交通接驳、空中通勤等场景，最终实现“空中出租车”的普惠化。

华为奇瑞联手力挺智界S7二次上市

国内电动轿车市场



车市观察

实力派是靠打出来的不是靠参数比出来的

日前，智己L6正式上市，该车价格区间23万元至33万元，定位“超级智能轿车”，与小米SU7不仅规格相似，价格区间更是高度重叠，高配版、标准版较后者略贵。据悉，发布会当晚，智己汽车联席CEO刘涛多次提及小米汽车，基本将小米SU7视作直接竞品。其称小米SU7前电机为IGBT(绝缘栅双极晶体管)，结果出了鸟龙。

发布会后不久，智己汽车联席CEO刘涛便发文致歉称，由于产品信息的调研结果有误，发布会上有一处信息错误：小米SU7跟智己L6一样，都是前后电机都使用SiC碳化硅模块。

对此，对于刘涛的道歉，小米方面明确表示：“不接受个人轻描淡写的非正式的道歉。”4月9日凌晨，智己汽车官方微博发布《致歉函》。《致歉函》显示，在发布会上对标近期同级流量热卖的小米SU7产品介绍过程中，由于团队内容审核疏漏，造成一处关键参数的错误标注。

上汽集团是中国汽车行业领军企业，财富世界500强里，它是国内车企中的第一。旗下智己汽车的联席CEO却不得不把来自民间的小米汽车称为“竞争对手”。

既然是竞争，当然是对手，是敌手，怎么可能还是队友。这种态度至少有两点值得深思。

第一，上汽的压力真的是大，只能低姿态。因为乘联会的统计显示，3月份智己的销量也就3000辆的规模。这个成绩是和上汽的地位是极不相称的。要知道，比亚迪是30万辆，足足是智己的100倍，智己甚至也只有广



亿航智能在消博会上展出的无人驾驶载人航空器新华社发

低空经济如何助力未来城市交通发展 谈谈“空中的士”的几个热词

低空经济今年以来数次登上“热搜”，曾经人类幻想乘坐飞行汽车遨游城市，如今“空中的士”已在淘宝上架，未来似乎已来。今年，广东首次将“低空经济”写入了政府工作报告，并提出支持广州建设通用航空产业综合示范区。

广州市作为特大城市虹吸了亿航智能、小鹏汇天、广汽集团等一批低空行业的龙头企业，以及合利智能等一批在低空飞行行业领先的运营服务商，

并且随着各项低空经济措施的出台，广州低空经济正在逐步走向成熟。